in respect of transportation of goods. The Government has taken up the work through their departments. Also, Madam, the hon. Member, Shri Bhubaneswar Kalita, mentioned that the State in not linked with any railway line. I wish to inform the hon. Member that the nearest railway station in Manipur is jiribam and for this, a techno-economic survey to lay a railway line from jiribam to Imphal has been carried out and it is under the consideration of the Railway Minister. One of the important multi-purpose projects is the Loktak Hydel Power Project. And there is also a proposal to set up an additional project at Loktak down stream. For this, the project has been cleared by the Central Electricity Authority of the Government of India and the project is awaiting clearance from the Ministry of Environment, and also, a sum of Rs. 5 crores has been allocated for taking up this work under the current Plan.

Kalitaji has also referred to the drug-abuse and de-addiction centres. The State Government has taken stringent measures to prevent inflow of drugs from the international borders and drug trafficking in the State. In addition to this, de-addiction centres in all the four district headquarters, namely Imphal, Churachandpur, Chandel and Ukhrul, have been established. Apart from this, a lafge number of NGOs have taken up this-de-addiction work and are getting assistance, technical inputs and training from the Government.

Madam, many other Members have insisted on the installation of pojular Government. As I have already mentioned, this will be conveyed to the Home Ministry, and I also wish to inform the august House that the existing projects which are in progress, will be completed on a war-footing.

I appeal to the hon. Members to support the Appropriation Bill. Thank you, Madam.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now, I shall put the motion moved by the Minister to vote. The question is:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of the State of Manipur for the services of the financial year 1994-95 as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI M. V. CHANDRASHEKHAR MURTHY: Madam, I beg to move:

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE MOTOR VEHICLES AAMENDMENT) BILL, 1994-Contd.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now I would like to take up the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 1994 for further consideration. When the House adjourned on 9th August, 1994, the Minister concluded his speech. Now I would like to request the Members to speak on the Bill. The list of speakers is before me. I would request Mr. John Fernandes to speak on the Bill.

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): Madam Vice-Chairman, I rise to support this amendment to the principal Motor Vehicles Act. This was an old, obsolete, Act, rather a a British Motor Vehicles Act of 1939. In this country we have a very few legislations by which we have replaced the old British colonial legislations. This Motor Vericles Act is one of them. When this Act came into force in 1988 some States did object to it. The Act was passed in a hurry. The Act was not referred to any Select Committee to have the views of the State Governments. There were too many lacune in this Act. Why I want to speak on this Act is mainly that the Minister has come forward with an amendment to section 9 of the principal Act. Now motor cycle is also included in this section. The State of Goa is very proud that the first Chief Minister of Goa, Mr. Bhandodkar, initiated the Motorcycle taxi in the State without having any statutory provision and because of this many unemployed people got employment. Goa, is a tourist centre and many tourists use this motor-cycle taxi for sight-seeing. I am happy that the hon. Minister has incorporated this in section 3 of the Act. At the same time, I want to draw the attention of the hon. Minister to the major lacuna in this section. According to the old Act, it was compulsory for a cab driver to have a public driving licence. That clause is now done away with. It says that a person shall require a licence to drive a vehicle at a public place, but there is a proviso, "other than a motor cab hired for his own use." I understand that this provision means rented vehicle under the hired cab scheme. Therefore, I would like to point out that this scheme has been misused. The Government of India has given some rebate in respect of Central Excise duty. When a person buys a taxi for self-employment the Government of India waives the Central Excise duty and that amounts to Rs. 20,000 to Rs. 50,000. Now this facility can be misused by any person who wants to buy a vehicle. He has to declare only that is is a taxi. There is no provision that this gentleman should have a badge to drive a taxi. It is mandatory for a taxi driver to have a badge because it is a commercial vehicle. This gentleman has to have a proper character because he is going to deal with the public and he is going to deal with tourists, who are mainly foreign tourists. If the gentleman doesn't have a proper character, it is dangerous. The badge to drive a vehicle is given on the production of a character certificate from a public man or from a magistrate. Even MPs and MLAs are entitled to give this certificate. The very purpose of the badge will be defeated by this proviso. Any gentleman can say, "I am going to hire a vehicle and there is no need for a badge." I want the hon. Minister to make an amendment to this provision and to see that this lacuna is rectified. The Minister did bring in some amendments in respect of granting a driving licence. The main thing is that the license is being misused in the country. We find a lot of fake motor vehicle licences in the country. This is possible because the licences are not centralised. What some States do is not known to the other States. Madam, there was a fruad in my State Since licence procurement was difficult in Goa, people used to go to Belgaum and buy a Licence for Rs. 500. Most of these people do not know how to drive a vehicle. I would like to suggest to the hon. Minister that there should be some centralisation. The centralisation can be done when there is computerisation. Madam, we have computerised passports in the country. In this way we can see that a terrorist does not take advantage of our laws and he does not sneek into this country I would suggest to te hon. Minister to see that the motor driving licences throughout the country which are under the domain of the States are computerised. When a person goes from one State to

another he can be checked and his antecedents can be checked. It can be seen that he does not have a bogus licence and he is not a wrong person and there is no impersonation.

Madam, on the Indian roads we have the maximum number of accidents though we have lesser cars than any Western country. For example, America is having the maximum number of cars. It is said that the ratio of accidents in India is the highest. It is 13.79, whereas in the USA it is 11 and odd, in the UK it is nine and odd and in Japan it is eight and odd. I feel that it is not because of the number of vehicles we are having, it is because our vehicles are obsolete and outdated. We have a provision in the new Motor Vehicles Act that emission and pollution will be controlled. This Act came into force in 1989. But, we have not taken any steps to enforce this provision. The Government made a statement that this Act would be enforced from the 1st April, 1996. I don't think that the Government is very serious about it. Whatever we bring in the statute, it is kept in abeyance. The same mentioned that tourist transport throughout the country would be encouraged. Then the new All India Bus Permit system was brought in. It was a contract permit. This also defeated the purpose of the stage carriage permit. The new contract permit, did say that the passengers will be plied from place to place and the same passengers will be brought back who are supposed to be tourists. These stage carriages are competing with the contract carriages. They do not carry the passengers, they carry the tourists. There was also a provision that whoever violates that provision would be penalised. But nothing has been done by the Government. I would like the Minister to react to it. Then we see three-wheelers and two-wheelers in the Capital. The city of Dehli has become a gas chamber. It is because we have old and obsolete engines. Here the oil is added in the fuel. There is no check and there is no control. The three-wheeler auto-rickshaws give more emission than the cars. Therefore, I would like the hon. Minister to see that pollution is checked at the source in the factories. We produce one of the best cars. We have produced the Chetak scooter. We exported them to Europe and America. They rejected them because the emission contained was very high. So, we could not export them. The same is the case with the japanese cars. We have the Maruti cars. We exported Maruti-800. We also tried to export Maruti-1000. We exported the Zen. But, there were no buyers because their laws do not permit the emission of that vehicle. So, what we are saying is that even the most modern technology which we have got from japan is obsolete and outdated which is dumped on our country. Unless we take some steps to see that the motor vehicle quality is controlled at source at the factory level, I don't think we will be able to control the pollution on the roads. I hope the hon. Minister will come with some legislation to see that our vehicles are checked right at the factory.

We see that our roads are very crowded. We have the highway which is very crowded because there are slums on the highway. When the highway gets crowded the Government gets into some more project and say that it is a bypass. Again, there will be more slums. In foreign countries, one can see that there is no settlement along the highways. Therefore, I suggest to the Government to bring a legislation to see to it that 50 mts. of land along the highways on either side is banned for settlement. This will save a lot of money. It will save petrol because the speed on the highway will not be cut down. I hope that the hon. Minister will take my suggestion into account. I do welcome whatever amendments the hon. Minister has brought through this legislation; the Minister has come with this legislation to implement the recom-

mendations of a Committee set up by the Central Government. It received a lot of complaints from the State Governments. I hope that this legislation will remove some of the major lacunae in the Act. With these submissions, I support this Bill. Thank you.

SHRI JAGMOHAN (Nominated): Madam, I hardly need to say much on the subject, I know the hon. Minister; he is very practical, very intelligible in this field and very effective. I just have a few suggestions which will, probably, reinforce his thinking. The major issue in this subject is the road worthiness the worthiness of the vehicle and the worthiness of the driver. These are the three crucial elements in this situation. And the issue is of implementation. [illegible] is quite all right. But the issue is, the way licences are being given. I know that a large number of people, who do not even know driving, are given licences; a large number of people, whose eyesight is very poor, are given licences; a large number of trucks are declared raod-worthy and you see them on the road rattling and emitting smoke. So, the best thing is to see how to implement the laws which are already there and which have now been amended to remove whatever lacunae were found by the Committee. The best way that I can suggest is, wherever it is possible, the State Government can be persuaded to constitute flying squads which should check such things without the knowledge of the persons who give licences. And in a few cases, stringent action should be taken. After all, you connot have so many flying squads. But, whenever flying squads are formed, action should be taken promptly and faulty vehicles should be confiscated. This will be a lesson to everybody and they will not indulge in these types of malpractices. The second important point is the prevalence of corruption. This can also be checked to a large extent by surprise checks by these flying squads. Now, at the RTA office, you will find that a doctor is sitting there, everybody is sitting there maybe, it is for the convenience of the person who wants to give licences. But, they give certificates as a matter of right. Somebody comes and give Rs. 2,000|- and he gets everything done. That is way accidents take place on a very large scale in our country. The rate of Rs. 1,000|- or so per vehicle is more than that of the other countries; but, that is beside the point. It is necessary that we should enforce our laws. The third point is about the working of the tribunals. The hon. Minister has already introduced certain changes in the Bill which will make the tribunals more efficient and more satisfactory. But, I very strongly feel that the functioning of our courts will have to be improved. Some four or five days ago, there wos a letter addressed to the Editor of the *Hindustan Times* written by a person whose daughter was killed in anaccident. I will send a photocopy of that letter to the hon. Minister; he may like to look into that case personally. So far as tribunals are concerned, I believe that along with tribunals, there must be judicial audit or some sort of semi-judicial audit checks once in six months or at some intervals, and they can see how the tribunals are exactly functioning. I know some of the tribunals function in a careless way. No action needs to be taken. They only need to be examined the reports must be submitted to the higher authorities and then the matter can be brought to High Courts and the Supreme Court pointed out that this was how the tribunals were functioning. I know that some of the tribunals do not meet for more than two-three hours. Therefore, this is very important.

The other thing is about pollution I really do not know whether this comes within the purview of the hon. Minister. There are certain areas; for example, hill stations. There are

certain areas in our country which are valleys. There, the emission of petrol fumes is very dangerous. They would be just there. They do not go out of the valley. Once the fumes are emitted, they do not go out because the place is surrounded by hills. These fumes pollute the atmosphere very much. In such areas, since the distances are limited, we could think of introducing battery operated buses. They could be operated from point to point. There could be a station for charging the batteries. Earlier, the B.H.E.L. introduced some buses of this type. It was claimed that these buses could operate for a distance of 70 kms. It was their claim, it was 60 or 70 kms. I introduced this in Kashmir. May be, their claim is not totally valid. But with a little bit of technological improvement, we could do it. For example, in the case of Delhi also, one could operate such a bus between the Airport and Connaught Place. The distance is less than 70 Kms. I would request the hon. Minister to look into this. You could make arangements at some point for charging the batteries. I think if you do this, you would be able to eliminate a lot of pollution It would not also make any noise or any such thing. We could experiment it in the hill stations as well as in other areas, between two places, where the distance involved is less than 70 Kms. I am sure this would help in reducing pollution in a large number of our cities.

Then, of course, we have the other thing. The real issue is corruption in public services as well as in public life. I know about Kashmir. This is a fact which has been recorded by me in writing. The hon. Minister said to the Director. The Director himself came to me and said that this was the position. The Minister gave a list of 150 persons and said that these persons were to be recruited as drivers in Jammu and Kashmir. The poor fellow was in a fix as to what he should say because there were no such posts. The Minister said that the posts should be created. He was a little reluctant. However, since he got the orders, he had to create the posts. Then, when he went to the office with this list of 150 persons, somebody told him that these persons did not have any driving licence. The Director thought that this was a good excuse, reason, for him to wriggle out of it. He went to the Minister and told him that these persons did not have any driving licence and that, therefore, they would not be able to create the posts.

मिनिस्टर ने कहा, आप किस मर्ज की दवा है, इनके लायसंस भी नहीं दिला सकते ।

That is why the accident rate in Jammu and Kashmir is the highest in the country. People just go down the *khud*. A large number of accidents take place.

If you look at the figures, you would find that the gate of accidents in Jammu and Kashmir is the highest in the country. But this is a matter which neither you can correct nor I can correct. It is a matter of national ethos. Unless these things are improved, I do not think our laws are going to help us in the process.

Madam, these are my submissions for the consideration of the hon. Minister. As far as the bill is concerned, I would say it is a very effective legislation and I am sure, if it is effectively implemented, it would lead to very good results. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Shri Ahluwalia.

SHRI JAGMOHAN: Madam, just one point. I think this is very important. I had noted it down, but I forgot to mention it. We see the number plates of a large number of vehicles in Delhi and in several other towns. Whenever any accident takes place, you cannot really note down the number. This is because the number is very complicated—DL-2CD, etc. I have seen a large number of people expressing difficulty about it. If they are

asked whether they had noted down the number of the vehicle which overshot the red signal, they would say 'No; we could not note it down fully and the fellow has gone away'.

. .अपनी गाड़ी का नम्बर भी याद नहीं रहता है Therefore, you should do something about it. This is because it has been computerised. This matter needs to be looked into. One should be able to note down the number quickly, with the naked eye.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): You are right.

श्री एस. एस. अहलुवालिया (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं मोटरयान (संशोधन) विधेयक, 1994 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदया, 1988 में जब यह विधेयक पास किया गया था, उसके बाद इस पर विभिन्न राज्यों ने कुछ आपत्ति जाहिर की थी और विभिन्न सस्थाओं ने कुछ आपत्ति जाहिर की थी जिसके कारण यह संशोधन लाने की जरूरत पड़ी।

महोदया, मुख्य मुद्दा इस मोटरयान विधेयक का जो सामने उभरकर आया है, उसमें एक्सीडेंट कपेनसेशन, एक्सीडेंट लाइसेंसिंग पालिसी और तीव्र गति से चलने वाले जो मोटरयान हैं, उनके बारे में है। महोदया, अगर हम ध्यान से देखें तो 1951 से लेकर आज तक जिस तरह से दिन-प्रतिदिन यह सख्या बढ़ती जा रही है, 4,000 एक्सीडेंट प्रतिदिन पूरे भारत में उस वक्त हुआ करते थे, अब 60,000 एक्सीडेंट हो रहे हैं जहां लोग मर जाते हैं हरेक मिनट में कोई न कोई एक्सीडेंट पूरे भारत में होता है और हरेक साढ़े आठ मिनट में कोई न कोई ऐसा एक्सीडेंट होता है भारत में, जिसमें कोई न कोई मर जाता है। उपसभाध्यक्ष महोदया, कानून और विधेयक तो बहुत बनते हैं पर जो बेसिक इन्फ्रास्ट्रक्चर की जरूरत है, उसमें हमारे यहां बहुत कमी है, जैसे सड़कों की जरूरत है और ट्रैफिक सेंस की जरूरत है। इसके साथ ही जुड़ा रहता है लोगों का चलना-बाईं तरफ या दाहिनी तरफ। मैं बिहार से आता हूं, लोगों को, पैदल चलने वाले को कोई तरफ चलना चाहिए वहां लोग दाहिनी तरफ चलते हैं। मैं जब पैरिस गया तो देखा कि लैफ्ट हेंड ड्राइव की गाड़ी होती है, वहां लोग दाहिनी तरफ चलते हैं तो कभी-कभी मुझे लगता है कि भारतवर्ष और बिहार का कोई सबध है कि ट्रैफिक सेंस उसी तरह से चलता है। तो ट्रैफिक सेंस होना भी बहुत जरूरी है और उसके लिए जरूरत पड़ती है कि स्कूल में, कालेज में या जो नाईट स्कूल चलते हैं या जो हमारे साक्षरता अभियान के कोर्स पढ़ाए जाते हैं, वहां पर ट्रैफिक सेंस के बारे में एक सब्जेक्ट होना बहुत जरूरी है जहां लोगों को एजुकेट किया जा सके कि आप अगर सड़क पर चल रहे हैं तो किस तरफ जाएं और सिग्नल के बारे में उसको पूरा ज्ञान होना चाहिए। अगर वह कुछ नहीं पढ़ सकता है तो हमारे जो सिग्नल्स हैं या सिग्नल्स के जो सिम्बल बने हुए हैं उस तरफ देखकर, कम से कम आंख से देख सकता है, तो वह समझ सकता है कि यहां पर दाईं तरफ चलना है या रुककर चलना है या लाल बत्ती देखकर रुकना है या हरी बत्ती देखकर चलना है, क्या करना है, वह समझ सकता है। तो मेरा सुझाव है, महोदया, कि इसकी जरूरत है, इस विधेयक में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है। यहां प्रावधान है कि ऐसे सिग्नल्स या ट्रैफिक सेंस के बारे में एजुकेशन हम केवल उसी को देते हैं जो केवल लाइसेंस लेना चाहते हैं या किसी शहर में कुछ ऐसे ट्रैफिक पार्क होंगे जहां स्कूल के बच्चों को ले जाया जाता है, मेरे ख्याल से दिल्ली, बम्बई, मद्रास, बगलौर, कलकत्ता में ऐसे पार्क जरूर होंगे जहां सिखाया जाता होगा, किन्तु हमारा जो आम जनता है, जो गांवों में रहती है और अगर आप मरने वालों की सख्या को देखें तो वे ही ऐसे लोग होते हैं जिनको ट्रैफिक सेंस का ज्ञान नहीं होता है। उनको अगर हम एजुकेट करें तो शायद हम एक्सीडेंट की संख्या को कम कर सकते हैं।

महोदया, वैसे तो हम मंत्री महोदय पर दबाव नहीं डाल सकते, मंत्री महोदय नेशनल हाईवे को देखते हैं, अब नेशनल हाईवे पूरी कंट्री के सिर्फ दो परसेंट सड़क को कवर करते हैं। हमारे देश की जितने

किलोमीटर सड़क है, उसका केवल दो परसेंट नेशनल हाईवे कवर करते हैं और 98 परसेंट सड़क को राज्य सरकार देखती है। अब राज्य सरकार की सड़कें देखदी हो तो मैं जरूर अपने राज्य में सबको निमंत्रित करूंगा कि हमारे राज्य में आकर आप सड़कों की हालत देखें कि आदमी को अगर बाय जाना हो तो उसको स्टयरिंग ही घुमा देता है दाहिनी तरफ, इतने जोर का जक लगता है कि खुद ही गाड़ी 4.00 p.m. घूम जाती है दाहिनी तरफ। महोदया, इस चीज पर विचार करने के लिए जब इन्होंने राज्य सरकारों के दबाव में या राज्य सरकारों से विचार विमर्श करके ऐसा सशोधन विधेयक लाने की कोशिश की है, पहल की है, तो मैं समझता हू कि हमारे मंत्री महोदय ने इन विषयों को भी उठाया होगा और उनसे बात की होगी और आने वाले दिनों में या आने वाले भविष्य में हम हर राज्य में और राज्य सरकारों द्वारा मेन्टेन अच्छी सड़कों को पायेंगे, और अगर नहीं पायेंगे तो यह सख्या दिन-पर-दिन बढ़ती जाएगी। महोदया, मैं जहां तक समझता हू कि एक इंटर मिनिस्ट्रियल कोआर्डिनेशन कमेटी भी बनी थी जिसमें केबिनेट सैक्रेटरिएट लेविल पर एक डिसीजन हुआ था। इसमें इन चीजों के सिवाय कुछ और चीजों पर भी ध्यान दिया गया था, जैसे सड़कों में बाईसिकलिग, साईकिल से जो लोग जाते हैं उनके लिए एक अलग बाई लेन बनाई जाए। हमारे भारतवर्ष में सड़कों पर एन्क्रोचमेंट इतनी ज्यादा है कि जो मेन सड़क का हिस्सा है जिसके ऊपर गाड़ी चलनी चाहिए वह गाड़ी तो चल नहीं सकती तो बाईसिकल का प्रावधान कैसे रखेंगे या कैसे कर सकेंगे, कैसी बाई-पास रोड या कैसी सड़क बनायेंगे, इस पर थोड़ा विचार करने की जरूरत है? क्योंकि इस विधेयक का पूरा इम्प्लीमेंटेशन तभी हो सकेगा जब हम इन चीजों पर ध्यान दे सकेंगे। महोदया, उसके साथ-साथ जुड़ा हुआ रहता है कि हर शहर में, आजकल योरोप में जहां के देशों में कम जनसख्या है उसके बावजूद भी वे लोग बार-बार कहते हैं कि आप अपनी गाड़ियों नहीं प्रयोग करके आफिस जाने के लिए या स्कूल व कालेज जाने के लिए पब्लिक ट्रांसपोर्ट को यूज करें। तो वहां पब्लिक ट्रांसपोर्ट की एफिशिएंशी को बढ़ाने की जरूरत है। हमारे यहां पब्लिक ट्रांसपोर्ट की एफिशिएंसी बहुत घटिया है और उसमें बहुत ज्यादा सुधार लाने की जरूरत है। जब तक हम इस सुधार को नहीं ला सकेंगे, वाकई फिर यह बेकार का विधेयक है, बेकार की बातें हैं तथा बेकार की बहस है। महोदया, उसके साथ-साथ जो स्पीड लेन्स हैं, स्पीड लेन्स डिफरेंट स्पीड लेन्स बनाने की जरूरत है और उसके लिए जो कम से कम इनका दो परसेंट का नेशनल हाईवे ही है, उसी पर यह स्पीड लेन्स बनाकर और सड़कों को तीन लेन्स, चार लेन्स, पांच लेन्स बीच में वर्ज करके, दोनों लैफ्ट एड राईट की अगर बना सकें तो उससे यह जो हमारी न्यू इकोनोमिक पोलिसी के माध्यम से हम बाहर से लोगों को बुला रहे हैं कि एन. आर.आईज. यहां आकर के इण्डस्ट्रीज लगायें, यहां काम करें और यहां पर लोगों को जिस तरह से हम रोजगार दे सकें, बड़े से बड़े कारखाने लगें, कारखानों को चलाने के लिए या किसी तरह के उद्योग को चलाने के लिए सबसे बड़ी जरूरत कम्युनिकेशन की होती है। कम्युनिकेशन में मैं सिर्फ टेलीफोन और फैक्स को नहीं समझता हू, मैं रोड को भी एक बहुत बड़ा कम्युनिकेशन समझता हूं जो कि माल लादकर एक जगह से दूसरी जगह पहुचाती है। अगर यह भी कम्युनिकेशन मिले, विदाऊट एनी ट्रेफिक कंजेशन अगर फ्री मूवमेंट हो सके तो उसमें दो चीजें हैं। एक तो जो सामान है, जो रॉ मैटीरियल है या फिनिश्ड प्रोडक्ट हैं अपने डेस्टिनेशन पर जल्दी पहुंच सकता है। दूसरे, उस पर लगी हुई लागत अर्थात् जो बैंक का पैसा है, जो वर्किंग केपिटल का पैसा लगा हुआ है उस पर भी इंटरेस्ट कम लगता है, कास्ट आफ प्रोडक्शन में वह ऐड होता है। दूसरे, अगर ट्रैफिक कंजेशन में गाड़ियां फस जाती हैं और अगर लेट होती हैं तो उसमें आयल कम्पशन भी ज्यादा होता है। उसमें हम तेलका बचाव भी कर सकते हैं। उसके लिए थोड़ा सोचने की जरूरत है और पता नहीं कब इसका प्रोग्राम बनेगा, क्योंकि एक

-- 441----442 16-5-1996-

तरफ से तो कह रहे हैं कि हम तुरन्त आने वाले हैं। जो बेसिक गेस्टेशन पीरियड है, जो हम न्यू इकोनोमिक पोलिसी के माध्यम से लोगों को बाहर से बुला रहे हैं यहां उद्योग लगाने के लिए। किन्तु अगर उनको बगैर इंफ्रास्ट्रक्चर के, जिसमें कि सड़कें बहुत बड़ा इंफ्रास्ट्रक्चर का हिस्सा है, वह अगर हम नहीं दे सकेंगे तो यह जेस्टेशन पीरियड में ज्यादा देर होगी और उसके रिजल्ट आने में देर लगेगी। तो मैं समझता हूं कि उसको भी करने की जरूरत है। महोदया, इसी कमेटी के केबिनेट लेबल पर, जैसा मुझे पता लगा, एक सुझाव दिया था कि मोटर साइकिल के या टू-व्हीलर ड्राईव जो हैं, इसके एक्सीडेंट बहुत ज्यादा होते हैं और इसमें हैड इंजुरीज के कारण मौत की संभावनायें बहुत ज्यादा है। इसको रोकने के लिये ऐसा सुझाव दिया गया था कि दिन के वक्त भी मोटर साइकिल वाले अपनी बत्तियां, हैड लाइटस आन करके चलें जिससे कि सड़क क्रास करने वाले को या सामने से आने वाले को पता लग सके, नहीं तो वे तो इतनी द्रुत गति से सामने आ जाते हैं कि पता ही नहीं लगता है कि कब मोटर साइकिल सामने आ जाती है या स्कूटर सामने आ जाता है। तो उसकी हैड लाइटस ऑन रहें, ऐसा सुझाव केबिनेट लेबल की कमेटी ने दिया था। अगर यह सच है तो उसको भी मानना चाहिये।

दूसरा कहा गया था कि सारे विश्व में सड़कें सीमेंट की नहीं बनी हुई हैं। कहीं-कहीं कोलतार की बनी हुई हैं या रबड़ की बनी हुई है। हर जगह सड़कें काली हैं और हमारे हिन्दुस्तान में जितनी साइकिलें अभी बनती हैं वे या तो काली होती हैं या हरी होती हैं। एक ऐसा भी सुझाव आया था कि साइकिल का रंग भी साइकिलिस्ट जो मर जाते हैं स्पीडिंग ट्रक के नीचे आकर या बस के नीचे आकर तो बाइसाकिल का रंग मैन्युफैक्चरर्स से ही येलो और आरेंज कलर का होना चाहिये और उसके दोनों साइड में रिफ्लेक्टर्स लगे होने चाहिये कि गाड़ी पर जब रात में रोशनी पड़े तो उसे पता लगे। पता नहीं लगता गांव में देहात में शहर से वापस जा रहा है, साइकिल का सवार, पता ही नहीं लगता है गाड़ी के नीचे दब जाता है। सुबह पता लगता है कि आदमी मर गया है।

महोदया, इधर गवर्नमेंट ऑफ इंडिया की तरफ से कुछ नई गाड़ियों के लाइसेंस के लिये परमीशन दी गई है। मर्सिडीज बैंज आ रही है, टोयटा आ रही है और बहुत सारी गाड़ियां आ रही हैं। ये सब तीव्र गति से चलने वाली गाड़ियां हैं और अगर ध्यान से सोचा जाय तो इसमें दो चीजों का ध्यान रखा चाहिये। एक सब्जेक्ट इनके साथ जुड़ा हुआ है, दूसरा सब्जेक्ट दूसरे विभाग से है। एक सब्जेक्ट तो यह है कि फयूअल एफिशिऐंसी कितनी है? हम कितना तेल बचा सकते हैं? दूसरा जो सवाल जुड़ा हुआ है कि रोड कंडीशंज कैसी हैं? क्योंकि यह गाड़ी तो एक शैतान का चर्खा है कि इसमें तो शरीर की ताकत तो लगती नहीं है। एक दुबला-पतला आदमी भी एक्सीलेटर पर पैर रखता है और गाड़ी रफ्तार से भागती है और फिर जब थोड़ी बहुत छकी हो, थोड़ी बहुत भी कर होटल से निकल कर, दो-चार पैग लगाकर निकले और कहीं अगर ठंडी हवा लग रही हो तो गाड़ी और भी रफ्तार से भागती है। जितनी हवा ठंडी होती है गाड़ी उतनी तेज होती जाती है और कोई गरीब बेचारा मारा जाता है। महोदया, इन चीजों को मद्दे नजर रखते हुये गंभीरता से इन को देखने की जरूरत है और मेरे जो सुझाव हैं, मैं उम्मीद करता हूं कि मंत्री महोदय इन पर विचार करेंगे।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): धन्यवाद अहलुवालिया जी।

श्री रामजी लाल (हरियाणा) धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदया। मैं मोटर व्हीकल्स अमेंडमेंट ऐक्ट बिल, 1993, मोटर यान अधिनियम, 1988 का और

संशोधन करने वाले विधेयक मोटर व्हीकल्स ऐक्ट में अमेंडमेंट रिव्यू कमेटी–1990 की रिपोर्ट का राज्य सरकारों से बात करके केन्द्र कर रही हैं, इसके लिये मैं सरकार का धन्यवाद करता हूं। रोड ऐक्सीडेंट विक्टिम्स कम्पनसेशन का प्रोसीजर विग्रल, अच्छा और व्यावहारिट इस ऐक्ट से हो जायेगा जिसके तहत स्टेट गवर्नमेंट को यह अधिकार मिल जायेगा कि कोई एक या इससे ज्यादा ट्रिब्यूनल कायम कर सकें ताकि ये फैसले जल्दी हो सकें। इससे पहले जो आजकल एक्सीडेंट हो जाते हैं, उसके विक्टिम जिस का अंगहीन हो जाता है या कोई मर जाता है तो जब वे कोर्ट में जाते हैं तो सालों साल वे केस पड़े रहते हैं। और उनको मुआवजा मिलता है, कंपनसेशन मिलता है, वह मिलने में बड़ी देर हो जाती है। इस एक्ट के तहत ट्रिब्यनल बन जायेंगे और इसके तहत फैसले जल्दी हो सकेंगे, इसके लिये मैं मंत्री महोदय का धन्यवाद करता हूं और साथ-साथ कंपनसेशन के रेट भी सरकार ने बढ़ाने का प्रावधान किया है– जो पहले 25,000 रुपये देते थे, वह अब 50,000 कर दिया है जो 12,000 पहले कंपनसेशन था अब वह 25,000 हो गया है, 8,500 की बजाय 25,000 रुपये किया है और 2,000 की बजाय 12,5000 किया है। मैं समझता हूं कि इससे विक्टिम को या जिसका एक्सीडेंट हो जाता है, जो अंगहीन हो जाता है, उसको काफी सहायता मिलेगी। ट्रिब्यूनल बनने से जैसे मैंने कहा कि एक्सीडेंट के केस जो सालों से पड़े रहते हैं, उनके फैसले जल्दी होंगे और इसी संदर्भ में माननीय सदस्य श्री जगमोहन जी ने जो कहा था वह ठीक है कि और तो अपनी गाड़ी के नम्बर हो याद नहीं रहते और जब गाड़ी का नम्बर देना होता है तो ड्राइवर से कहते हैं कि देखना, ऊपर का नम्बर क्या है। यह बड़ी मुश्किल बात है, मैं उनकी बात का समर्थन करता हूं कि इतने लंबे-चौड़े नम्बर जो गाड़ियों के होते हैं, वह याद नहीं रहते। मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि इसमें कुछ टीक कर दिया जाय तो मैं समझता हूं कि उसमें कोई हर्ज नहीं है।

दूसरे, जो एक्सीडेंट की बातें हो रही हैं, उसमें यही नहीं कि मरने वाले या मारने वाले का कसूर हो, ड्राइवर जो गाड़ी तेज चलाते हैं, शराब पीकर चलाते हैं, उनके लाइसेंस ठीक नहीं होते और वह, चाहे अमीर हो या गरीब हो, जो सड़क पर जा रहा है, अपनी साइड पर जा रहा है, उस को मारना, मैं समझता हूं कि चलते हुये आदमी को मार देना बड़ा भारी जुर्म है और उसको बर्बाद कर देना, मौत के घाट उतार देना, उसके लिये सख्त कानून बनाया जाय, उसके लिये अलग सजा होनी चाहिये। जो गाड़ी में सफर कर रहा हो, गाड़ी चला रहा हो, यदि उसका एक्सीडेंट हो भी जाय, उसको नुकसान हो जाय तो दुख की बात है लेकिन चलते हुये आदमी को या गरीब को मारना, मैं समझता हूं कि बहुत भारी जुर्म है।

इसके अलावा महोदय, मैं आपके द्वारा मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि नेशनल हाइवे एक हमारा दिल्ली से हिसार जाता है और हिसार से पाकिस्तान के बार्डर तक हिसार टू पीलीबंगा डिफेंस रोड है और उस रोड से काफी गांव लगते हैं। गांव के बीचो-बीच से जब मिलिट्री के ट्रक जाते हैं, बड़े-बड़े वैहिकल होते ये तो बड़े भारी एक्सीडेंट हो जाते हैं जिनका नुकसान पूरा होना भी मुश्किल है। स्कूल के बच्चे और गांव वाले यहां से गुजरते हैं तो उनका एक्सीडेंट हो जाता है। मेरा गांव भी हिसार से 8 किलोमीटर आगे हिसार-पीलीबंगा रोड पर है और हर महीने वहां पर एक-आधा बच्चे, औरत या बूढ़े की आये दिन मौत हो जाती है। तो इस तरह के जो रूट हैं, नेशनल हाइवे हैं, मिलिट्री रोड हैं, डिफेंस रोड हैं, उन पर ऐसा प्रबंध किया जाय कि एक्सीडेंट की तादाद जो दिन-प्रतिदिन बढ़ रही है, वह कम हो सके। जैसा अहलूवालिया जी ने कहा कि पहले देश में 4,000 होते

थे, अब 60,000 हो गये हैं और दिन-प्रतिदन बढ़ते चले जा रहे हैं। नेशनल हाइवे जो हैं, जो गांव से गुरजते हैं, मेरी खासतौर से प्रार्थना है कि उन का उचित प्रबंध होना चाहिये। यह डिफेंस रोड का कानून ऐसा है कि वहां कोई लाइट लगानी हो, कोई चीज वहां लगानी हो, कोई रोड क्रास करना। हो तो वहां से मंजूरी कई महीनों में, सालों में आती है। जो गांव डिफेंस रोड पर पड़ते हैं, उनके लिये कोई ऐसा साधन अपनाया जाय, ऐसा तरीका अपनाया जाय कि उन्हें सुविधा दी जा सके। जब किसी चीज की मजूरी पचायत को लेनी होती है, स्टेट गवर्नमेंट को लेनी होती है तो मजूरी लेने में काफी समय लग जाता है, इसलिये मैं आपसे प्रार्थना करूगा कि एक्सीडेंट को रोकने के लिये खास दिलचस्पी यह हो कि वहां के आफिस गांव वालों की सहूलियत के लिये हों और मोटर वैहिकल एक्ट के जो नियम है, वह ऐसे बनाये जायें ताकि उन गांव वालों को, उन शहरों को जहां से डिफेंस रोड गुजरती है, उन को सहूलियत हो और अगर उनको कोई मंजूरी लेनी हो तो वह जल्दी मिल जाय। उनको मंजूरी लेनी हो तो जल्दी दी जाये।

महोदया, हमारा शहर हिसार बहुत बड़ा है जहां पर मिलिट्री के ट्रक बहुत बड़े बड़े गुजरते हैं। वहां पर एक साइड में बाइ पास रोड बन जाये, डिफेंस रोड बन जाय तो सुविधा होगी। जब तक वहां पर बाइ पास रोड नहीं बनेगा तब तक हिसार शहर का नुकसान होता ही रहेगा और एक्सीडेंट होते ही रहेंगे। इसलिये मैं आपके द्वारा मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूं कि डिफेंस रोड हो या बाइ पास हो वह बना दी जाये। वहां पर हिसार में बड़ा भारी कैंट एरिया बनने जा रहा है। बाइ पास नहीं बनेगा तो बड़ी भारी कठिनाई होगी। मैं प्रार्थना करूगा कि मंत्री जी जल्दी से जल्दी वहां पर इस तरह का इंतजाम करें कि जिससे एक्सीडेंट न हों।

इसके अलावा जैसे अन्य माननीय सदस्य कह रहे थे, यह ठीक है कि ड्राइविंग लाइसेंस लोग पहले लाइट के ले लेते हैं और बाद में हैवी के बना लेते हैं। हमारे आदरणीय मीना जो बैठे हैं, यह बुरा न माने तो मैं कहुंगा कि हमारे यहां तो कहा जाता है कि लाइट लाइसेंस बनवा लो और हैवी राजस्थान से बनवा लो क्योंकि हरियाणा वाले आसानी से देते नहीं हैं। तो राजस्थान से बनवाकर लोग हमारे यहां आते हैं। इस तरह से जब हैवी लाइसेंस बनवा कर लायेंगे तो एक्सीडेंट ही करेंगे। इनकी कोई रोकथाम करनी चाहिये।

महोदया, इस में यह भी कहा गया है कि ट्रेनिंग सेंटर होंगे, ट्रेनिंग स्कूल होंगे। अब ट्रेनिंग सेंटर्स के लिये जगह नहीं है। इस की भी चेकिंग अच्छी तरह से होना चाहिये, अच्छी ट्रेनिंग होना चाहिये ताकि लोग एक्सीडेंट न करें।

महोदया, इस में नाइट चेकिंग की बात अच्छी कही गई है। अगर नाइट चेकिंग न का जाय तो चोर, लुटेरे, उग्रवादी सभी हमला करते हैं। लेकिन मैं आप के द्वारा मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि स्टेट और सेंटर का भी यह मामला है जो रास्ते में चेकिंग होती है तो चेकिंग के बहाने से जो हैरेसमेंट लोगों को होती है, आने जाने वालों को, प्राइवेट गाड़ियों वालों को, आम आदमी को इससे बड़ी दिक्कत होती है। पुलिस खड़ी हो जाती है। आप दिल्ली में देख लीजिये। मेंबर पार्लियामेंट हो तो व यहां तो जाने देते हैं, कोई दिक्कत नहीं है,लेकि दिल्लीक बाहर मेंम्बर पार्लियामेंट को कोई नहीं जानता। स्टेट में उसका कोई असर नहीं होता है। महा तो मेंबर पार्लियामेंट से लस वाले डरते हैं। पुलिस एक तरफ ख खड़ी हो जाती है और आम आदमी को एक साइड में लगात हैं। उसकी छानबीन करते हैं। इस तरह का माहौल चैकिंग के बहाने से बनाया जाता है जिस से लोग परेशान होते हैं। मंत्री जी से मैं प्रार्थना करूंगा कि इस

की रोकथाम की जाए । चैकिंग अवश्य होनी चाहिए । जो डिफाल्टर हो यदि उस का लाइसेंस ठीक नहीं है तो उसका चालान होना चाहिए । लेकिन ऐसा नहीं होना चाहिए कि वह चालान उसकी मर्जी पर हो । वह चाहे तो छोड़ दे या चाहे तो कर दे । ऐसा सुना जाता है, ऐसा देखा जाता है कि जब चालान करना हो तो गाड़ी में कुछ न कुछ डिफैक्ट निकालने लग जाते हैं और आप के इतने नियम हैं कि कोई भी उन को पूरा नहीं कर सकता । जब चालान करना हो तो किसी न किसी बहाने से, लाइट के बहाने से या अन्य किसी बहाने से चालान कर देते हैं। नहीं करना होता है तो कुछ उस को मिल जाएगा तो मामला निपट जाता है । इसलिए इस से ज्यादा लोगों को हैरेसमेंट होती है । सही बात हो तो ऐक्सीडेंट ही न हों । सही लाइसैंस हो तो ऐक्सीडेंट भी कम होंगे । तो मैं आप के माध्यम से मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि लाइसेंस देने के लिए ट्रेनिंग स्कूल खोलें । इनको या तो सैंट्रल गवर्नमेंट खोले या आइ०टी०आइ० में भी इस तरह की ट्रेनिंग दी जा सकती है ताकि ट्रेनिंग लेने के बाद वह अच्छी तरह से गाड़ी चला सके । इससे एक्सीडेंट कम होंगे । यह कहा भी है कि दिल्ली में ट्रेनिंग सेंटर खोले जाएंगे, लेकिन मैं नहीं कह सकता कि कहां कहां खोले जाएंगे । ट्रेनिंग अच्छी होगी तो गाड़ियां भी अच्छी तरह चलेंगी, दुर्घटनाएं कम होंगी और किसी का कोई नुकसान भी नहीं होगा ।

महोदया, जहां दिल्ली में इस तरह की सड़कें हैं वहां पर ट्राम सर्विस कहते हैं वह काफी कामयाब हैं । लेकिन वह सर्विस चले इस से पूर्व अच्छी सड़कों का होना आवश्यक है ताकि ऐक्सीडट न हों । ट्रैफिक रूल्स के बारे में जहां तक मैं जानता हूं 90 प्रतिशत लोगों को जानकारी है कि दायें चलना है या बाये चलना है, या कहां चलना है । ये जो गाड़ियां हैं तेजी से चलती हैं, तेजी से भागती हैं इनकी वजह से एक्सीडट होते हैं । या जो शराब पीकर लोग गाड़ियां चलाते हैं । या ओवर लोडिंग करत हैं उसकी वजह से एक्सीडेंट ज्यादा होते हैं । मैं समझता हूं यदि इन सारी बातों पर गौर किया जाए तो एक तो एक्सीडेंट कम हो सकते हैं और लोगों की जो सड़क पर चलते हैं उनकी सुरक्षा हो सकती है । मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि जैसा मैंने नेशनल हाईवे के बारे में कहा है और दूसरी बातें कही हैं इन बातों पर विचार करके अगर सुधार किया जायेगा तो ऐक्सीडट भी कम होंगे ये, जो यह मोटरयान विधेयक रखा गया है, इसका समर्थन करता हूं । आपने मुझे जो बोलने का समय दिया उसके लिए आपका धन्यवाद करता हूं ।

श्री मूलचन्द मीणा (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदया, मोटरयान विधेयक जो मंत्री जी द्वारा लाया गया है उसका मैं समर्थन करता हूं । यह विधेयक जो लाया गया है इसके लिए आपने जो एक समिति गठित की थी, उसके जो सुझाव थे, उनको मंजूर करके यह लाया गया है । लेकिन सड़कों पर हो रही दुर्घटनाओं से ऐसा महसूस होता है, जैसे पहले एक कहावत थी पुराने जमाने में कि कोई योद्धा युद्ध के लिए जाया करता था, युद्ध के लिए कूच करता था तो कहा जाता था— जान हथेली पर लेकर चलना या सिर पर कफन बांध कर निकलना । आज यदि । हम रोड पर निकलते हैं तो यही सोच कर निकलते हैं हम इस रोड से सही यात्रा करके वापस घर आयेंगे या नहीं आयेंगे । मौत का तांडव आज इस देश में रोड पार देखने को मिलता है । 9 मिनट के अंदर एक आदमी की मौत एक्सीडेंट से इस देश में होती है । वाहनों की तादाद दिन प्रतिदिन बढ़ती जा रही है । आजादी के बाद 70 प्रतिशत वाहन की वृद्धि हुई है इस देश में । यदि हम दूसरे राष्ट्रों से इसकी तुलना करें तो हम पायेंगे कि उन राष्ट्रों से वाहनों की संख्या सिर्फ एक प्रतिशत ज्यादा है पर इस देश में दुर्घटना 6 प्रतिशत ज्यादा होती हैं। यानी हिन्दुस्तान के आदमी को 6 प्रतिशत खतरा ज्यादा है। इसकी ओर आपका ध्यान विशेष रूप से जाना चाहिए । इस देश के अंदर 1993 के वर्ष में 596 मौतें एक्सीडेंट्स से केवल एक वर्ष के अर्से में हुई हैं और 50 हजार आदमी घायल हुए हैं । यदि हम इसकी तुलना जापान, अमेरिका जैसे

देशों में करें, जब कि भारत के एक हजार वाहनों के ऊपर इसका प्रतिशत 2.5 आता है तो जापान के अंदर यह 0.11 आता है और अमेरिका के अंदर 0.22 आता है। कितना अंतर है। वहां ज्यादा वाहन होने के बावजूद एक्सीडेंट कम होते हैं। इसका मतलब कि हमारे यहां कुछ खामियां परिवहन विभाग के संचालन में हैं। उन खामियों को अगर इस संशोधन में आप जोड़ देते तो आपका जो लक्ष्य 2001 तक, ये मौतें जो हो रही हैं उनको 25 हजार पर ला देने का जो आपका सोच है तो इससे वह सोच पूरा हो सकता था। आज जगह जगह रोडों पर, चाहे वे नेशनल हाई वेज हों और रोड हों, स्पीड ब्रेकर बने हुए है। गांवों के अंदर तीन-तीन, चार-चार स्पीड ब्रेकर लगे हुए हैं, जिन पर वाहन भी खराब होते हैं और समय भी बरबाद होता है। मैं चाहता हूं कि आप इन स्पीड ब्रेकर्स को हटाइये। जब दुर्घटना होती और उसमें किसी आदमी की मौत हो जाती है, या कोई व्यक्ति घायल हो जाता है तो उसको नजदीक के हास्पिटल में ले जाया जाता है। लेकिन उसका इलाज करने के लिये प्राइवेट डाक्टर पहले ही मना कर देता है क्योंकि वह पुलिस केस हो जाता है और पुलिस के झंझट में वह नहीं पड़ना चाहता। इसके कारण डाक्टर उस घायल पर तब तक हाथ नहीं लगाता जब तक कि पुलिस नहीं आ जाती है। आपने इसमें चेंज किया है लेकिन प्राइवेट डाक्टरों को भी आपको इसकी इजाजत देनी चाहिये थी कि वह भी बेरोकटोक उसका इलाज कर सकते हैं। कई बार कई मौतें इस कारण हो जाती कि घायल का समय पर इलाज नहीं हो पाता ट्रकों की जांच का अधिकार आपने पुलिस को दिया लेकिन पुलिस क्या किसी काम को सही करती है। पुलिस सुबह से शाम तक इसी धुन रहती है कि चाहे कैसे भी हो, मेरे पास पैसा आये। उसका इससे ज्यादा मतलब नहीं होता कि उसमें कोई कमी है या अधिक भार भर रखा है, ड्राइवर लाइसेंस, गाड़ी का लाइसेंस है या नहीं है, उसका बीमा रिन्यू कराया है या नहीं कराया है, इसको कोई जांच नहीं सकेगा। पुलिस अधिकारी इस बीमे की कोई जांच नहीं करते और सुबह से शाम तक इसी धुन में रहता हैं कि कैसे पैसा बनाये इसके सिवाय ट्रैफिक पुलिस का कोई काम नहीं है। इसलिये यह काम इनके अधिकार क्षेत्र से तुरंत हटा दिया जाय और इसका अधिकार परिवहन विभाग को अगर दिया जाय तो इससे ज्यादा सुरक्षा हो सकेगी। जितनी भी बड़ी बड़ी ट्रांसपोर्ट कंपनीज हैं, ट्रांसपोर्टर हैं वे अपने बही खाते में जो पुलिस को देते हैं उसको वे कहते हैं कुत्ता खर्च। अपने बही खाते में इसकी एन्ट्री करते हैं कुत्ता खर्च।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): क्या लिखते हैं ?

श्री मूलचन्द मीणा: डाग खर्च, कुत्ता खर्च। तो अगर आपको देश में परिवहन व्यवस्था को ठीक करना है तो आपको यह देखना होगा कि ये दुर्घटनायें क्यों होती हैं। इसके कई कारण हैं। ड्राइवर ट्रेंड होता है या नहीं होता, ड्राइवर जो वाहन चलाने की स्थिति में नहीं है या जिसकी रियेयरिंग नहीं हुई हो उसको चलाते रहना, सड़क ठीक नहीं होना है। सड़क की जब बात कर रहे हैं तो मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि मैं अभी पिछले सेटरडे को जयपुर गया था। जयपुर का यहां से रास्ता चार घंटे का है और आपके नेशनल हाईवे की यह स्थिति है कि हम सात घंटे में जयपुर पहुंचे चाहे हरियाणा को ले लो या राजस्थान को ले लें। अब इसके लिए एक निश्चित कार्यक्रम जैसे कि व्यवस्था करने जा रहे हैं प्राइवेट पार्टियों को, प्राईवेट परिवहन संस्थाओं को सड़कों के रख-रखाव का अधिकार दे रहे हैं। चाहे आप किसी से भी व्यवस्था कराएं लेकिन आज इस देश के अन्दर सड़कें ऐसी हों जिससे दुर्घटना न हो। जहां तक ड्राइविंग लाइसेंस का प्रश्न है, कल घर से आए और आज ड्राइविंग लाइसेंस लेकर वाहन चलाने लग जाते हैं। नेशनल हाईवे पर होने वाले 50 प्रतिशत एक्सीडेंट्स का मुख्य कारण यही है कि वहां पर चलने वाले ड्राइवर नशे में चलते हैं जबकि आप के

कानून के अनुसार आपने रोक लगा रखी है। यदि शरीर के अन्दर एक प्रतिशत भी अल्कोहल का नशा पाया जाएगा तो उसका ड्राइविंग लाइसेंस रद्द किया जाएगा लेकिन आप रिकार्ड उठा कर देखें कि आज तक क्या आपने इस आधार पर एक भी ड्राइविंग लाइसेंस रद्द किया है ? एक्सीडेंट में मरने वालों के लिए आपने ऐसी व्यवस्था की है जो पहले 25000 मुआवजा राशि थी, उसको डबल कर दिया है । जो एक्सीडेंट में ज्यादा घायल हो जाते हैं या जिनका अंगभंग हो जाता है, उसके लिए आपने राशि दुगुनी की है । मैं आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा व्यवस्था को सुदृढ़ करने के लिए, परिवहन विभाग को मजबूत करने के लिए आपको स्वयं सेवी संगठनों को, जो वित्तीय सहायता दे रहे हैं, उनका आप सहयोग लें ताकि एक्सीडेंट की प्रवृति जो बढ़ रही है, वह एक्सीडेंट कम हो जाएं। महोदया, 1951 में देश के अन्दर तीन लाख वाहन थे और आज वह बढ़ कर के लगभग 30 करोड़ हो गये हैं । वाहनों की दिन-प्रति-दिन बढ़ती हुई संख्या के कारण इनके धूएं से प्रदूषण भी बढ़ रहा है। यदि आप नेशनल हाईवे पर सफेद कपड़े पहन कर चलें या किसी जीप में बैठ कर जाएं तो शाम को जब आप पहुंचेंगे तो आपके सारे कपड़े और चेहरा काले मिलेंगे । वाहनों से निकलते हुए धूएं के कारण पर्यावरण दूषित हो रहा है । जो वाहन सड़कों पर चलते हैं उनसे निकलने वाले धूएं के लिए आपके कायदे कानून बने हुए हैं लेकिन मैं यह पूछना चाहता हूं कि वह कायदे-कानून कहां चले गये हैं ? इनकी कोई जांच नहीं होती है। कभी कभी महसूस होता है कि कानून कायदे से अलग चल कर जो वाहन प्रदूषण फैलाते हैं उनको तुरंत रोकना चाहिये जिससे पर्यावरण सुरक्षित रह सके । महोदया, राजस्थान के अन्दर एक नेशनल हाईवे निकल रहा है अलवर, दिल्ली ग्वालियर । आपके विभाग ने इस सड़क के लिए किसी कम्पनी को ठेका दिया है और उस ठेके में कितनी गड़बड़ हुई है। जो रेट स्टेट गवर्नमेंट के रोडों का 2 सौ या 3 सौ है, उस कम्पनी को रेट दिया है 3 हजार या 4 हजार का । दो सौ ढाई सौ का जो रेट होता है।

जल भूतल परिवहन मंत्रालय में मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) स्टेट गवर्नमेंट ही देती है । सैन्टर कुछ नहीं देता है

श्री मूलचन्द मीणा : स्टेट गवर्नमेंट ने दिया है । नेशनल हाइवे की बात कर रहा हूं ।

श्री जगदीश टाइटलर : मैं उसी की बात कर रहा हूं ।

श्री मूलचन्द मीणा : स्टेट गवर्नमेंट ने किया है । आपकी नालेज में ला रहा हूं कि आपके दिए हुए पैसे का मिसयूज किस तरीके से हो रहा है । आप इसकी जांच कराइए ।

श्री जगदीश टाइटलर : यह कराएंगे ।

श्री मूलचन्द मीणा : गलत हो रहा है तो स्टेट गवर्नमेंट को लिखिए ।

श्री जगदीश टाइटलर : ठीक है ।

श्री मूलचन्द मीणा : ठेका , जो टेंडर हुआ वह अलवर से हिन्डोन के बीच का टेंडर है ।

मंत्री जी जो विधेयक लाए हैं क्योंकि इनको विधेयक में जल्दी तो सुधार करना पड़ेगा इसलिए कुछ और जो सुझाव जो पब्लिक के, परिवहन संगठनों को, राज्य सरकारों के हों जिससे कि देश में बढ़ रही सड़क दुर्घटनाओं को रोका जा सके, इस विधेयक में रखें इसी के साथ में अपनी बात समाप्त करता हूं ।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे) : बहुत बहुत धन्यवाद मीणाजी ।

SHRI JAGDISH TYTLER: Madam. I am grateful to the hon. Members who have participated in the discussion on the Bill to further amend the Motor Vehicles Act, 1988.

As hon. Members are aware, any change in the Motor Vehicles Act will have a far-reaching effect on practically every citizen of this country, in that, either he is the owner or a user of a vehicle. This act is to guard the interest of the road-users and

and to regulate the operation of motor vehicles and issue of driving licences and permits. With the changes in the environment and the working atmosphere in the country, a certain amount of evolution and developmet is bound to take place. That is why our Ministry has been trying to keep pace with the changes which take place with modernisation, development and liberalisation of our economy. We have, thrrefore, suggested these amendments for the general good of the motor vehicle-users.

As I said initially, some of the amendments are going to benefit the public in the long run. We have delegated powers to the State authorities. We have simplified the procedure We have protected the interests of the consumers. We are concerned about the road-safety standards, specially in the transport of chemicals and keeping the pollution under control. The most important thing which we have done is giving adequate compensation to the victims of road accidents, without going through the long procedures which were there before.

We are also enhancing the penalties for traffic offenders. There are some other things which are given in the Bill in details.

Some of the hon. Members who have participated have given suggestions. Shri John Fernandes spoke about the licence for two-wheelers. This has been done in the amendment.On fake licences, efforts are being made to computerise right from the district level. Of course, all these provisions are of no use if they are not put into practice. So we are taking this to the Transport Development Council as well as to the National Road Safety Organisation. We will emphasise that until and unless these measures are implemented, it is no use bringing in such Bill.

For computerisation, which we have already planned right from the district level, we have asked the State Governments to cooperate in sharing information through the NIC, NIT and the TDC. Quite a number of States have already put up computers. We will emphasise that the others must also do so so that we can keep them connected to one master computer. We have also asked the States to enforec the All India Permits for buses. The pollution controls are mandatory norms for the manufacturers of cars as also of two-wheelers, especially, for vehicles which are going for export. I am sorry to tell Mr. Fernandes that we actually don t have enough cars to export. That is the kind of order we have. So, we are exporting two-wheelers. I am also happy to say that on the New Express Way which we are planning in the country, one of the things which we will make sure is that no settlement is allowed to come up. Of course, it has to be implemented by the States again. *(Interruptions)* Shri Jagmohanji, with his vast experience, has given a lot of good suggestions. I would like to inform him, especially in regard to the misuse of licence, that we have already asked the State Governments to create flying squads and they should take strict action on this account. In the last meeting also, this was recommended by us that they must look into this. Otherwise, the whole policy, which we are planning for this, would become ineffective. We are also proposing to appoint a judicial auditor—the Appellate Tribunal in the National Road Safety organisation,—that is, we are going to take this issue up more seriously in the Transport Development Council. I am glad to say that some of the suggestions given in respect of pollution-free vehicles are worth nothing. We will take this up in the Transport Development Council and we will tell the Chief Ministers that they must examine this and encourage this. In the Centre, we have thought of a special incentive for the manufacturers

of such vehicles. In respect of permits which are already allowed them and the other States would be told that they should be given permits without any cost for a particular period. They can ply these buses which are pollution-free on any routes. They don't even have to apply to the State Governments. I would like to infrom the hon. Members that our Ministry is already aware of the problems which have been created by the computer

number of the vehicles. We are working on a certain system where a simple numbering could be got. *(Interruptions)*

SHRI JAGMOHAN: You can ask the State Governments to give sales tax exemption to the electric-operated buses.

SHRI JAGDISH TYTLER: This is a good suggestion and we will take it up. Mr. Ahluwalia has given a lot of new suggestions on traffic education, rising number of vehicles and the very meagre inyestment on new roads. These are all things which we all know and it is true that these things are there. But, we have taken certain steps. Seminars on road safety have been there. We are having seminars. Traffic parks are being created. The manufacturers have been asked to include greater safety measures in the vehicles. No doubt, we will be getting a lot of very fast vehicles. We are working on the safety measures in that respect There were about 4,000 accidents which have gone up to 60,000. I would like to infrom that the vehicular population which was 3,00,051 previously, has now gone up to 2.5 crore in 1993. Even the length of roads has gone up from five lakh kms to twenty lakh kms. The number of vehicles has gone up by 80 times and the length of roads has only gone up by five times. So, you can imagine the problems that we are facing. But, with the new liberalisation policy of the Prime Minister, we are encouraging private participation to come and make roads in this country. I am glad to say that a lot of interest has been shown by the Indian road builders as well as foreigners who are prepared to invest, build, operate and transfer And I would, probably, be coming with a good news in the very near future that we would be tying up certain very big projects all over the country.

We have already asked that the cyclists should have yellow or orange colour reflectors. We have asked the Delhi Police and we will see that the other States also follow. Helmets are being made compulsory for two-wheeler riders. We have also put in some amendments because we can advise the manufacturers to bring out more colourful cycles, if it helps.

Mr. Ramji Lal has also given some very good suggestions especially on by pass for Hissar. Of course, we are depeding on the State Governments to privatise the by pass. I would also ask Bhajan Lalji to see that especially the bypass for Hissar. is privatised as quickly a possible.... *(Interruptions)*

मैं आपके बाइपास हिसार की बात कर रहा था —(व्यवधान)

श्री राम जी लाल : मंत्री जी, इस बारे में केस भी बराबर भेजा है। आपको इससे पैसा भी मिलेगा।

श्री जगदीश टाईटलर : पैसा तो मिले, पैसा मिलते ही मैं सबसे पहले हिसार को ही लूंगा। रोड फंड से पैसा मिलते ही आपको दे दूंगा।

Anyway, it is just the same. The State Government can also do it. It is only that the funds come from us.

We are having a lot of problems in respect of licences which have been got from other States. This is really some thing which is worrying us more. So, we are asking the State Governments—because it being a State subject, we can only force and request the State Governments—that this should be given priority.

Now, corruption on the road, especially on the traffic side, is something which is worrying all of us. We do see with our own eyes that people are being checked and harassed on fictitious grounds. So, this Bill would bring about certain centralisation of the doucumenttion and other things and I hope we would be able to stop part of the corruption and one day, I hope, we will get rid of this thing, and we can do it.

Of course, checking of overloading again is with the State Governments. We are creating training schools.

Moolchand Meenaji has also given the figures. I would like to inform Meenaji that in India we have 13.1 accidents per thousand vehicles. I am just making a comparison with Japan Japan has 12.1 accidents per thousand and this does not make us very happy but I am saying it is a worldwide phenomenon, but in our country it is more because of so many things which the hon. Members have pointed out. Wrong licences have been given. People are not medically fit to be given licences. They are getting licences on fake certificates from other States. It is for the States to see that this malpractice does not take place.

About speed-brakers, I would like to inform the hon. Members that neither are the State Governments nor is the Central Government encouraging or spending money for putting up speed-breakers. The villages and the municipalities themselves are doing it. We have tried our level best and in some places we have physically removed them but overnight they come up. It is for the knowledge of the public, for the safety of the public. This is an awareness which must be created among the public by the State Governments and whatever elese can be done.

I am very happy that most of the Members have supported this Bill. I think, that is all. I have answered all the questions. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I hope, all the hon. Members are satisfied with the reply given by the Minister. I shall now put the motion moved by the Minister to vote. Now, the question is:

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1988, be taken into consideration."

The motion was adopted.

We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 to 64 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI JAGDISH TYTLER: Madam, I beg to move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

THE AIRPORTS AUTHORITY OF INDIA BILL (1994)

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now I would like to have up the Airports Authority of India Bill, 1994.

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION AND TOURISM (SHRI GHULAM NABI AZAD): Madam, I beg to move:

"That the Bill to provide for the constitution of the Airports Authority of India and for the transfer and vesting of the undertakings of the International Airports Authority of India and the National Airports Authority to and in the Airports Authority of India so